

UDZIAŁ POLAKÓW W BUDOWIE I ORGANIZACJI  
KOLEI WSCHODNIOCHIŃSKIEJ.  
WSPOMNIENIA INŻ. STEFANA OFFENBERGA

W 1988 r. zaproponowano mi wyjazd do Chin z ekipą Wytwórni Filmów Dokumentalnych w Warszawie w charakterze przewodnika, tłumacza, konsultanta i współautora scenariuszy filmów dokumentalnych, w tym godzinnego filmu o Polakach w Mandżurii<sup>1</sup>. Przebywaliśmy wówczas w Chinach przez sześć tygodni w maju i czerwcu. W pierwotnym założeniu mieliśmy najpierw udać się na północ prowincji Heilongjiang, śladami ekip polskich inżynierów, których nazwiska były związane z budową samej kolei i jej głównego ośrodka administracyjnego – Harbinu. Wiosenne wylewy mandżurskich rzek rozmyły w owym czasie drogi i gdy po dużych trudnościach naszym chińskim gospodarzom udało się wreszcie zdobyć odpowiednie terenowe wozy z napędem na cztery koła, okazało się, że straciliśmy tydzień i nasz wyjazd w kierunku Amuru spowodowałby konieczność rezygnacji z części ustalonego wcześniej planu zdjęć na południu Chin, które dla gospodarzy były priorytetowe, gdyż chcieli nam przede wszystkim pokazać zmiany, jakie dokonały się tam po zakończeniu rewolucji kulturalnej. Podczas tego nieplanowego wydłużonego pobytu w Harbinie miałem możliwość odwiedzenia harbińskich bibliotek i dotarcia do wspomnień polskiego inżyniera – Stefana Offenberga, który zarówno uczestniczył w wytyczaniu trasy przyszłej kolei, jak i kierował budową jej najtrudniejszego zachodniego odcinka, prowadzącego od granicy z Rosją przez góry Wielkiego Chinganu i dalej do Harbinu. Sporządzone w tamtym czasie notatki posłużyły mi w dużej mierze do napisania książki o historii tej kolei<sup>2</sup>, natomiast o relacji inż. Offenberga wspomniałem zaledwie w dwóch zdaniach w pierwszym rozdziale mojej autobiografii<sup>3</sup>. Niniejszy artykuł opiera się na powstałych w czasie tej podróży notatkach.

---

<sup>1</sup> Skład ekipy filmowej był następujący: Tadeusz Palka – reżyser, Krzysztof Pakulski – operator, Małgorzata Rok – operator dźwięku, Wojciech Szczudło – kierownik produkcji i ja. Powstał wówczas film o Polakach w Mandżurii i w Harbinie pt. *Perła północnych Chin. Epizod polski*.

<sup>2</sup> E. Kajdański, *Burzliwe dzieje Kolei Wschodniochińskiej (1898–1998)*, Warszawa 2000.

<sup>3</sup> E. Kajdański, *Wspomnienia z mojej Atlantyd*, Kraków 2013.



Fot. 1. Ekipa filmowa Wytwórni Filmów Dokumentalnych w Warszawie na rzece Sungari w Harbinie w 1988 r. Od lewej: konsultant, tłumacz i współautor scenariusza Edward Kajdański, operator dźwięku Małgorzata Rok, reżyser i współautor scenariusza Tadeusz Palka, operator Krzysztof Pakulski, kierownik produkcji Wojciech Szczudło

Źródło: Zdjęcie z archiwum E. Kajdańskiego.

Po przegranej wojnie opiumowej z 1840 r. Chiny okazały się zupełnie nieprzygotowane do przeciwdziałania narastającej ekspansywności państw imperialistycznych. Jednym z państw, które cechowała szczególna agresywność wobec Państwa Środka, była Japonia. W 1895 r. narzuciła ona Chinom kolejną wojnę, którą te przegrały, tracąc na jej rzecz Tajwan, Peskadory (Penghu Liedao) i część półwyspu Liaodong w Mandżurii Południowej. Wprawdzie w wyniku działań Francji, Niemiec i Rosji Japonia została zmuszona do rezygnacji z Liaodongu, ale Chiny, obawiając się ponownej agresji japońskiej, zgodziły się w 1896 r. na budowę przez rosyjski rząd na swoim terytorium kolei o długości około 1500 km, łączącej najkrótszą trasą Rosję europejską z wybrzeżem Oceanu Spokojnego, a konkretnie Moskwę z Władywostokiem. Klauzula tzw. pasa wyłączenia gwarantowała Rosji pełnię władzy na terenach objętych porozumieniem kolejowym, czyli eksterytorialność, a więc także prawo do utrzymywania własnej administracji, policji, sądów i wojsk ochrony kolei. Formalnie kolej budowała spółka z kapitałem rosyjsko-chińskim, ale jedynym udziałowcem finansującym jej budowę był rząd rosyjski. Rok później w tajnym protokole do umowy Rosja uzyskała zgodę Chin na „wydzierżawienie” Port Arturu (Luda, obecnie Lushun) na półwyspie

Liaodong, gdzie miała powstać rosyjska morska baza wojskowa i miasto portowe Dalnij (dziś Dalian). Umożliwiło to Rosji zbudowanie drugiego, południowego odcinka Kolei Wschodniocchińskiej (Kolej Południowomandżurską) o długości 700 km, łączącego budowaną już wcześniej trasę z Port Arturem i Dalnim. Kolej Transsyberyjska kończyła się w owym czasie w Sretieńsku, w okręgu nerczyńskim. Aby połączyć Kolej Transsyberyjską z Koleją Wschodniocchińską, zbudowano dodatkowy odcinek między stacją Karymskaja (jedna z ostatnich stacji przed Sretieńskiem) a pierwszą stacją na terytorium chińskim, która otrzymała rosyjską nazwę Mandżuria (w języku chińskim wymawianą jako Manzhouli). Ostatnia zaś stacja rosyjska przy granicy z Chinami nosiła urzędową nazwę Rozjazdu 84, potocznie zaś była znana pod polską nazwą Maciejewska (lub Maciejewka)<sup>4</sup>. Wspominał o tym fenomenie m.in. Józef Gieysztor, który w końcu lipca 1903 r. otrzymał propozycję objęcia stanowiska kierownika wyprawy zorganizowanej w celu ekonomicznego zbadania Mandżurii i wschodniej Mongolii, zwanej wówczas Barga. Gieysztor pisał:

Ostatnią stacją po stronie rosyjskiej jest Maciejewka, o polskim raczej, niż o rosyjskim brzmieniu, a o kilka wiorst dalej pociąg przecina granicę Chin, oznaczoną słupem z orłem dwugłowym z jednej, a smokiem z drugiej strony.

Jesteśmy więc w Chinach! Ale oto Mandżuria [dziś Manzhouli – EK], pierwsza stacja Kolei Wschodniocchińskiej. Tłum chińskich tragarzy na peronie, robotnicy przy wznoszonym dopiero dworcu kolejowym, smok chiński na czapkach służby kolejowej, na blankietach urzędowych, wszystko to świadczy, że jesteśmy na terytorium synów Państwa Niebieskiego!<sup>5</sup>

Skąd ta polska nazwa na kresach Syberii, można się domyślić. Okręg nerczyński graniczący z Chinami, z jego kopalniami srebra i cyny był obszarem, do którego masowo zsyłano uczestników powstania z roku 1863. Darasun, Nerczyńsk, Kurleja, Ołowiannaja, Nerczinskij Zawod, Kadaja (Kadainskije Priiski), Aleksandrowskij Zawod – wszystko to były miejscowości zroszone krwią i potem powstańców styczniowych. Wielu z nich nie zostało objętych amnestią z roku 1869 i musiało tam zostać do końca życia na wysiedleniu. To pewnie na cześć jakiegoś Macieja albo Maciejewskiego budowniczy stacji – synowie i wnuki powstańców – nazwali ją jego imieniem.

Epizod polski w Mandżurii zaczyna się już od pierwszych chwil po podpisaniu umowy między Rosją a Chinami, zanim jeszcze rozpoczęła się w roku 1898 faktyczna budowa kolei. Wiceprezesem zarządu Towarzystwa Budowy Kolei został inż. Stanisław Kierbedź, bratanek twórcy Mostu Kierbedzia w Warszawie. Faktycznie zaś sprawował on pełnię władzy nad budowniczymi. Dlatego na kierowniczych stanowiskach zarówno w Petersburgu, jak i we Władywostoku oraz w Mandżurii zatrudnił wielu polskich inżynierów.

<sup>4</sup> Później została ona przemianowana na Otpor, obecnie zaś jej nazwa brzmi Zabajkalsk.

<sup>5</sup> J. Gieysztor, *Na Dalekim Wschodzie*, „Naokoło Świata” 1904, nr 29–42, s. 449–555.



Fot. 2. Inżynier Stanisław Kierbedź, ok. 1901 r.

Źródło: Zdjęcie z archiwum E. Kajdańskiego.

Inżynier Kierbedź pełnił przez 6 lat obowiązki urzędującego prezesa zarządu. Nominalnym prezesem, wyznaczonym już później, na podstawie specjalnego reskryptu cesarza Chin Guangxiu, został chiński ambasador pełnomocny w Petersburgu i w Berlinie – Hsü Tsingcheng (Xu Jingcheng). Jednak to z polecenia Kierbedzia już na początku 1897 r. wysłano z Władywostoku do prowincji Heilongjiang w Mandżurii Północnej dwie ekspedycje techniczne. Miały one opracować dwa warianty przyszłej kolei, której trasa miała przebiegać przez obszary Rosjanom zupełnie nieznanne. Poza Maciejewką, która zgodnie z planem miała być końcową stacją dobudowanego odcinka Kolei Transyberyjskiej, znane było jedynie miejsce, gdzie budowana kolej powinna była przeciąć ponownie granicę Rosji. Była to stacja Pograniczna, od której miała być poprowadzona trasa nowo tworzonej Kolei Ussuryjskiej, aby połączyć Kolej Wschodniochińską z Nikolsk-Ussuryjskiem i następnie z najważniejszym rosyjskim portem na Pacyfiku – Władywostokiem.

W celu rozpoznania terenu i wytyczenia trasy budowy dwóch linii Kolei Wschodniochińskiej – zachodniej i wschodniej – inż. Kierbedź i mianowany naczelnikiem budowy Kolei Wschodniochińskiej inż. Aleksander Jugowicz wysłali wówczas dwie ekspedycje techniczne, składające się z wybitnych specjalistów z dziedziny budowy



Fot. 3. Inżynier Stanisław Kierbedź podczas wizyty u wicekróla Mukdenu (dziś Shenyang) na trasie linii południowej Kolei Wschodniochińskiej w 1901 r. (przed powstaniem bokserów)

Źródło: Zdjęcie z archiwum E. Kajdańskiego.

kolei. Dzięki informacjom inż. Grochowskiego wiemy, że przy projektowaniu budowy Kolei Wschodniochińskiej brano pod uwagę dwa warianty:

Według jednego z nich – „południowego” – kolej miała iść ze stacji Mandżuria przez Hajlar, dolinę rzeki Czol, miasto Bodune, miasto Ninguta, do kozackiej wsi Poltawka i do Nikolska-Ussuryjskiego. Podług wariantu „północnego” kolej miała iść z Hajlaru, przez dolinę rzeki Jalu, miasto Cicikar, miasto Chulanczen, miasto Aszyche, twierdzę Echo (nad rzeką Mudandzian) do kozackiej wsi Grodekowo, a stamtąd do Nikolska Ussuryjska (koło Władywostoku). Z początkiem lata 1897 ekspedycje techniczne wyruszyły z Władywostoku. Partia badająca „północny” wariant drogi zakończyła swe prace w styczniu 1898. Ale partia, która zajmowała się „południowym” wariantem, nie była w stanie zakończyć swego zadania, gdyż z powodu niedostępności terenu cały obszar między doliną rzeki Mudandzian (obok dzisiejszej stacji Echo) i rzeki Sungari (...) pozostał niezbadanym<sup>6</sup>.

Inżynierowi Stefanowi Offenbergowi zawdzięczamy jedyne zachowane wspomnienia z prac jednej z tych ekspedycji. Wiemy z nich, że nieznaną terenu, nieprzebyta tajga, mokradła i górskie bezdroża, przede wszystkim zaś olbrzymie rzeki, wylające z początkiem lata na wielkich przestrzeniach kraju, bardzo utrudniały prace projektowe, które zamiast planowanych trzech miesięcy trwały ponad pół roku.

<sup>6</sup> K. Grochowski, *Polacy na Dalekim Wschodzie*, Harbin 1928, s. 11.



Fot. 4. Inżynier Stefan Offenberga

Źródło: Zdjęcie z archiwum E. Kajdańskiego.

Prace te musiano zresztą przerwać po przebyciu pasma gór Wielkiego Chinganu, wskutek niedostępności terenów między dolinami rzek Nonni i Sungari. Przytoczę fragment zachowanej relacji inż. Offenberga:

Rok 1897 był wyjątkowo deszczowy. Od pierwszych dni sierpnia były takie ulewy, że nawet małe rzeczulki były dosłownie nie do przepłynięcia się w bród. Krok po kroku musieliśmy pokonywać nieprawdopodobne przeszkody, aby tylko móc posuwać się do przodu. Traciliśmy pół dnia na pokonanie jakiegoś bagna, z którego wspólnymi siłami musieliśmy wyciągać uwiecznione w nim woły lub arby lub nasz tabor trafiał na szybko mknące potoki występujące ze swych brzegów. Żadnych mostów, żadnych środków do przepłynięcia się. Ręce nam opadały. Czy mieliśmy czekać, aż woda opadnie? Nie, trzeba iść naprzód. Wysyłamy posłańców do różnych wiosek, niekiedy odległych o dziesiątki wiorst, na poszukiwanie łodzi lub tratw. Ileż to rozmów z Chińczykami! W końcu pomagają obietnice solidnej zapłaty samym tylko pośrednikom dla rozmów z miejscowymi władzami, od których wszystko zależy. Wreszcie otrzymujemy dwie dość wysłużone łódeczki. Naprędce zbijamy je razem przy pomocy desek i otrzymujemy w ten sposób prom. Na taki prom ładujemy arbę, wiążemy sznurami i puszczamy z prądem, który znosi naszą arbę daleko w stronę. Wreszcie przy pomocy drągów udaje się przybić do przeciwnego brzegu. Ile strachu o każdą arbę. Nie daj Boże, przewróci się i fale po-



chlona cenny majątek, dla nas zaś wszystko było cenne, gdyż wieźliśmy tylko najbardziej potrzebne przedmioty<sup>7</sup>.

Naczelnicy drugiej partii, którzy prowadzili swoje ekipy innymi trasami, aby szybciej dotrzeć do celu, napotykali na podobne przeszkody, choć wiemy o nich jedynie z relacji Offenberga. Do nieprzewidzianych warunków pogodowych i wylewów wielkich i małych rzek (co w Mandżurii było zjawiskiem nader częstym) dochodziła nieznajomość miejscowych warunków, zwyczajów, możliwości zaopatrzenia w najbardziej potrzebne do przeżycia i do codziennego użytku artykuły.

Po 18 dniach takiej podróży – pisze Offenberg – (podczas której przez dwie doby trzymały nas w miejscu nieustające ani na minutę ulewy) przybyliśmy w końcu do Mergenu. Stąd rzeka Nonni jest już żeglowna dla dżonek. Dla skrócenia czasu postanowiliśmy wynająć tu dżonki i spłynąć z prądem do Cycykaru (dziś Qiqihaer), opróżniony zaś tabor wysłać drogą lądową do Cycykaru. W Mergenie pozostawaliśmy przez trzy dni w celu naprawy sprzętu, przede wszystkim zaś, aby dać odpoczynek ludziom i naszym przemęczonym koniom i wołom. Ludność chińska spotykała nas bez wrogości, choć oczywiście za wszystko trzeba było płacić niesłychane tu ceny. Mieszkańcy wielu wiosek po raz pierwszy widzieli Europejczyków. Otaczały nas tłumy Chińczyków, którzy obmacywali nasze wysokie buty, odzież i z wielką ciekawością oglądali nasze tarantasy, rosyjskie *telegi* [wozy – E.K.] i wszystko inne, nie widziane przez nich dotychczas.

My zaś nie mieliśmy żadnego pojęcia o Mandżurii i dlatego zaopatrzyliśmy się na podróż we wszystko, nawet w kasze. Okazało się, że u Chińczyków można było wszędzie kupić proso (siaomidzę), różne warzywa: ziemniaki, ogórki, kapustę chińską, arbuzy. Wszystko to znacznie ułatwiało nasze troski o wyżywienie. Korzystając z trzydniowego postoju w Mergenie, zbudowaliśmy naprędce piec do pieczenia chleba i wypiekliliśmy w tym czasie 30 pudów chleba i sucharów. W ten sposób oszczędziliśmy w znacznym stopniu nasze zapasy sucharów, otrzymanych w Chabarowsku z resortu wojny. Wreszcie 21 sierpnia ruszyliśmy w dalszą drogę, gnieźdząc się w nadzwyczajnej ciasnocie na dżonkach. Ale i taka podróż była o wiele lepsza od trudów przeżytych przez nas podczas przechodzenia odległości około 200 wiorst od Aigunu do Mergenu<sup>8</sup>.

Ekipa badawcza dowodzona przez inż. Gierszowa (którego zastępcą był Offenberg) miała według pierwotnych założeń wyruszyć z Chabarowska i przeciąwszy ze wschodu na zachód terytorium „Kraju Czarnego Smoka”, czyli prowincji Heilongjiang, zbadać trasę prowadzącą z Mergenu do Cycykaru, a po przejściu gór Wielkiego Chinganu zatrzymać się w Hajlarze, położonym już w Bardze<sup>9</sup> i tam dopiero

<sup>7</sup> E. Nilus, *Istoriczeskiej obzor Kitajskoj Wostocznoj Żeleznoj Dorogi 1986–1923*, t. 1, Harbin 1923, s. 45. Tom 2 już się nie ukazał z powodu zwolnienia całego kierownictwa Kolei Wschodniochińskiej przez władze sowieckie po utworzeniu tzw. pierwszego parytetu.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> Barga jest mongolską nazwą kraju położonego na zachodzie Mandżurii i na wschodzie Mongolii Wewnętrznej. Obecnie nosi ona nazwę Hulunbuir.

rozpocząć badania terenowe. Tymczasem rozlane rzeki znacznie opóźniły harmonogram podróży, zaś przy przekraczaniu Wielkiego Chinganu uległo roztrzaskaniu wiele arb i rosyjskich powozów, stracono trzy woły, które padły ze zmęczenia. Dopiero 16 października oddział Offenberga dotarł do Hajlaru, gdzie dowiedziano się, że również druga partia badawcza była zmuszona zmienić pierwotną marszrutę i wycofać się od Hajlaru do jeziora Dałaj-nor, aby stamtąd po przekroczeniu rzeki Onon dotrzeć do kozackiej wsi Curuchajtuj, już na terenie rosyjskiego Zabajkala.

Z tą pierwszą podróżą badawczą inż. Offenberga przez przełęcz w górach Wielkiego Chinganu (dokąd wróci on 2 lata później już jako naczelnik budowy) wiąże się odkrycie dwóch tzw. „Wałów Czyngis-chana” – północnego, około 800 km długości i południowego, około 400 km, przecinających góry Wielkiego Chinganu i biegnących aż do pustyni Gobi w dzisiejszej Mongolii. Oczywiście „odkrycie” tych wałów trzeba wziąć w cudzysłów lub zastrzec, że zostały one odkryte przez ekspedycję jedynie dla Rosji i dla Europy. Tubylcy wiedzieli o ich istnieniu w chwili powstania wałów. Inżynier Offenberg był zatem jedynie pierwszym „białym człowiekiem”, który wspominał o nich. Nazwał zresztą imieniem wielkiego mongolskiego zdobywcy jedną ze stacji Kolei Wschodniochińskiej, gdy 2 lata później nadzorował budowę w górach Wielkiego Chinganu sektora kolei z najdłuższym tunelem kolejowym w Mandżurii. Był wtedy zmuszony rozebrać fragmenty wału, zbudować tam rozjazd (*passing loop*) i ułożyć na przecięciu z wałem tory kolejowe. Nazwał go Rozjazdem Czyngis-chana. Potem zaś, po jego rozbudowie, powstała tam już uwidoczniona na mapach stacja Czyngis-chan. Drugi Wał Czyngis-chana, znacznie gorzej zachowany, przecinał rosyjsko-chińską granicę przy wspomnianym rozjeździe nr 84, który po przekształceniu w stację potocznie był już znany pod polską nazwą Maciejewska<sup>10</sup>. Czym był „odkryty” przez ekspedycję Wał Czyngis-chana i przez kogo został zbudowany, Offenberg i jego ludzie nie wiedzieli. Od Mongołów zamieszkujących w pobliżu mogli jedynie uzyskać informację, że na tych obszarach znali oni dziesiątki pamiątek po Czyngis-chanie, przynajmniej związanych legendami z jego imieniem. Były to miasta, które miał budować (choć w rzeczywistości tylko je niszczył), rzeki, które przepływał, kamienie, których dotykał, drzewa, w których cieniu odpoczywał. Gdyby istniały, musiałyby liczyć co najmniej 800 lat.

Po zakończeniu badań ekipa Offenberga musiała przeprowadzić się przez zamrznięty już Onon razem z całym załadowanym na 110 różnych wozach sprzętem i zaopatrzeniem. Na szczęście zima była tamtego roku bezśnieżna i konie mogły same zdobywać sobie pożywienie. Dopiero w odległości 100 wiorst od Hajlaru, gdzie później została zbudowana stacja Chorchonte, ekspedycja natrafiła na pierwsze mongolskie jurty, w których można było kupić jedzenie, siano i chrust.

---

<sup>10</sup> Gdy w 1957 r. po raz pierwszy przejeżdżałem przez Zabajkalsk w drodze z Polski do Harbinu, opowiadano nam, że końcówka tego północnego wału znajdowała się tuż za stacyjnymi peronami, już na terenie ZSRR.



Ale kierunek ten z Hajlaru – pisze Offenberga – był nam zupełnie nieznan. Nie istniały żadne mapy ani opisy tej trasy. Przygotowaliśmy tylko lekki sprzęt i wybraliśmy najlepsze konie z posiadanych w taborze, nie wiedząc dobrze, czym będziemy je karmić, gdy spadnie śnieg. Nie wiedzieliśmy, na czym będziemy podgrzewali nasze posiłki, gdyż tereny [na zachód – E.K.] od Hajlaru, w kierunku jeziora Dalaj-nor, według słów Mongołów były bezleśne. Wzięliśmy ze sobą jako wielki skarb dwa grube pnie sosnowe o długości jednego sążnia, które były przeznaczone na kolki do pomiarów topograficznych.

Mrozy stawały się coraz surowsze. Bywały dni, gdy przy silnym wietrze i mrozach dochodzących 37°R dosłownie nie można było pracować. Podczas takich dni wskutek mrozu szczególnie trudno było oddychać. Gęsty szron pokrywał wąsy i brodę. Aby zapalić fajkę (papierosy wszyscy porzucili już dawno i palili chiński tytoń fajkowy), trzeba było najpierw odszronić przymarzniałe do brody wąsy, gdyż inaczej nie można było włożyć fajki do ust. Żołnierze szybko wynaleźli na to następujący sposób. Najpierw poszukiwano się kawałka zamarznętego końskiego nawozu (w stepach arguńskich, gdzie pasą się wielkie tabuny koni, znalezienie go nie przedstawiało trudności). Przy pomocy zapalki zapalaliśmy ten kawałek nawozu i usilnie rozdmuchiwaaliśmy ustami, jak węgielek. Wąsy stopniowo zostawały odszronione i tylko wówczas można było zapalić. Żelazne piecyki w namiotach rozpalaliśmy tylko wieczorem, ponieważ w nocy, z braku ludzi, nie było komu ich pilnować, gdyż wszyscy byli zbyt zmęczeni dzienną pracą, a i tak nie starczyłoby paliwa na całą noc. Kładliśmy się spać, nie rozbierając się, w futrzanych workach, przykrywając się szubami. Nad ranem okazywało się, że od oddychania nasze wąsy dosłownie przymarzały do szub i odtajały jedynie po tym, gdy w namiocie podwyższała się temperatura przy rozpaleniu żelaznego piecyka<sup>11</sup>.

Przeprowadzone badania nie rozwiewały wszystkich wątpliwości związanych z wytypowaniem najbardziej korzystnych tras budowy przyszłej kolei i dogodnego miejsca na siedzibę jej władz. Dlatego w celu zbadania miejscowości nad brzegami rzeki Sungari, gdzie miało być założone centrum administracyjne przyszłej kolei, nazwane tymczasowo „Miastem Sungari”, inż. Kierbedź wysłał jeszcze jedną ekspedycję, która wyruszyła z Władywostoku 8 marca 1898 r. Jej kierownikiem został inż. Adam Szydłowski. Do pomocy przydzielono mu jeszcze dwóch rodaków: techników Raweńskiego i Wysockiego. W skład ekspedycji weszli poza nimi: technik, dwóch dziesiętników, felczer, meteorolog i 20 robotników. Eskortę stanowiło pół sotni pieszych kozaków kubańskich pod dowództwem Polaka, rotmistrza Pawlewskiego<sup>12</sup>.

Inżynier Grochowski pozostawił nam w miarę dokładny opis trasy tej ekspedycji. Karawana licząca 30 wozów wyruszyła z Nikolsk-Ussuryjska 8 marca przez

<sup>11</sup> E. Nilus, *Istoriczeskiej obzor...*, s. 48.

<sup>12</sup> O rotmistrzu Pawlewskim wiemy, że pochodził ze szlachty polskiej, którą na rozkaz cara Mikołaja I przesiedlono przemocą z guberni podolskiej na Kaukaz i wcielono do jednostki wojskowej utworzonej z kozaków kubańskich (zaliczono go do tzw. kozackiego sosłowija – nie miał wyboru i musiał zostać kozakiem). Zmarł w 1927 r. w Harbinie w stopniu pułkownika, ale przez ostatnie lata życia był stróżem na jednym z harbińskich cmentarzy. K. Grochowski, *Polacy...*, s. 12.



Fot. 3 Inżynier Adam Szydłowski – założyciel Harbinu i budowniczy Kolei Wschodniochińskiej

Źródło: Zdjęcie z archiwum E. Kajdańskiego.

kozacką wieś Poltawka do miasta Ninguta (dziś Ningan), będącego niegdyś jedną ze stolic położonego na terytorium Mandżurii cesarstwa Bohai. Droga przez górskie bezdroża była trudna, ale jeszcze trudniejsze okazało się przejście wzdłuż szeroko rozlanej rzeki Mudanjiang, którą trzeba było obejść szerokim łukiem, aby przejść do doliny Sungari w okolicy dzisiejszego miasta Jilin. Ze względu na topniejący śnieg droga zamieniała się w rwące łóżyska górskich potoków. Starą drogą handlową, łączącą Jilin z innym starym mandżurskim miastem Acheng (obok którego powstała później tzw. cukrownia polska w Aszyche), mijając po drodze miasta Guiyushu (dziś Bushu) i Lalincheng (dziś Lalin), już bez większych trudności 11 kwietnia 1898 r. ekspedycja Szydłowskiego dotarła do wielkiej rzeki Sungari, która w tym czasie szeroko wylała i dlatego nieliczne chińskie osady w tym rejonie znajdowały się przeważnie pod wodą. Szydłowski wybrał na miejsce przyszłego miasta małą osadę rybacką na prawym jej brzegu<sup>13</sup>. Obydwa brzegi znajdowały się na terytorium Chin,

<sup>13</sup> W języku mandżurskim nazwa ta oznacza „Rzeka Białych Kwiatów” (chińska nazwa: Songhuajiang, czyli Rzeka Sosnowych Kwiatów).

ale administracyjnie prawa należał do prowincji Heilongjiang, lewy zaś do mongolskiego księstwa Północny Gorlos<sup>14</sup>.

Pan Szydłowski – pisał Grochowski – oglądnął miejscowość wzdłuż brzegu Sungari, ale nie odpowiedniego dla pomieszczenia biur Zarządu Budowy Kolei nie znalazł. Czas upływał. Lada dzień mogli przyjechać statkami inżynierowie i urzędnicy z Chabarowska. Po powrocie na miejsce, gdzie znajdowała się reszta ekspedycji, doradził pewien Chińczyk panu Szydłowskiemu, by nabył dla użytku przyszłej kolei „Chińską Gorzelnię”, zwaną Sian Fan, która z powodu obrabowania przez hunhuzów<sup>15</sup> była chwilowo nieczynna. Gorzelnia składała się z trzydziestu fanz<sup>16</sup>, niektóre zbudowane były z cegły. Część z nich była już mocno uszkodzona przez czas, ale można je było wyremontować. Chociaż miejscowość Sian Fan (dzisiejszy Stary Harbin) znajdowała się osiem wiorst od rzeki Sungari, to jednakże z powodu braku czegokolwiek lepszego, innego wyboru nie było<sup>17</sup>.

Inżynier Szydłowski nabył budynki gorzelni za 450 kg srebra ze słynnych wśród potomków zesłańców kopalni nerczyńskich, specjalnie odlanego w tym celu w pięciokilogramowe sztaby. On sam i przybyli z nim Raweński, Wysocki i Pawlewski byli pierwszymi Polakami, którzy osiedlili się w „Mieście Sungari” po zakończeniu prac ekspedycji. Natychmiast po wylądowaniu sprzętu zabrano się do remontu budynków, tak by nadawały się do przyjęcia kierownictwa budowy kolei i innych osób, które miały przybyć statkami, gdy tylko ruszą lody na Amurze. Pierwszy z nich, „Św. Innocenty”, zacumował przy prowizorycznej kei 13 maja 1898 r. Trzy dni później przybył drugi statek, „Błagowieszczeńsk” (Grochowski wymienia go pod nazwą „Odessa”), na którego pokładzie znajdowali się m.in. zastępca głównego inżyniera budowy kolei – inż. Sergiusz Ignacjus, kierownictwo Wydziału Budowlanego, pierwsza grupa pracowników i wykwalifikowanych robotników oraz kozacy ze Straży Granicznej. Dzień 16 maja 1898 r. uznano za datę założenia Harbinu<sup>18</sup>. O inż. Szydłowskim wiadomo ponadto, że jeszcze w tym samym roku wyjechał wraz ze Stanisławem Kierbedziem i Aleksandrem Jugowiczem na rekonesans trasy budowy linii południowej, prowadzącej z Harbinu do Port Arturu i Dalniego i pozostał na linii południowej, kierując tam budową sektora środkowego w pobliżu miasta Liaoyang. Ostatecznie postanowiono budować kolej według północnego wariantu. Główny ośrodek administracyjny dla całej kolei miał być zbudowany nad rzeką Sungari i został oznaczony tymczasową nazwą „Miasto Sungari”. Był to późniejszy Harbin.

<sup>14</sup> Dawna nazwa osady – Halabin – oznaczała w języku mongolskim „przeprawę przez rzekę” i wymawiana była przez Chińczyków jako Haerbin, a przez Rosjan – Harbin.

<sup>15</sup> W języku chińskim *hunhuzi* oznacza „rudobrody”. Pierwotnie Rosjanie nazywali tak jedynie uzbrojonych bandytów. Później rozszerzono tę nazwę na uczestników różnych powstań, m.in. powstania bokserów.

<sup>16</sup> Fanza – chiński budynek zbudowany przeważnie z niewypalanej cegły.

<sup>17</sup> K. Grochowski, *Polacy...*, s. 12–14.

<sup>18</sup> W źródłach rosyjskich 28 maja według kalendarza juliańskiego.

Zarówno we Władywostoku, gdzie mieściła się centrala, jak i w Mandżurii inż. Kierbedź zatrudnił na kierowniczych stanowiskach wielu polskich inżynierów, których znalazł z okresu budowy Kolei Transsyberyjskiej. W pracach obydwu ekspedycji badawczych oraz w centrali władywostockiej projektującej kolej udział polskich inżynierów był poza wszelkimi wątpliwościami decydujący. Odpowiedzialnością za dobór i dostawy wszystkich urządzeń mechanicznych dla całej kolei został obciążony inżynier-technolog Seweryn Wachowski, natomiast za dobór i dostawy materiałów budowlanych, w szczególności leśnych – inżynier budowlany Karol Weber.

Inżynier Seweryn Wachowski pełnił później obowiązki zastępcy naczelnika budowy kolei Aleksandra Jugowicza (według jednych Serba, według innych Polaka), ale wcześniej zaprojektował jeden z najtrudniejszych i najdłuższych odcinków linii zachodniej, prowadzącej od stacji granicznej Mandżuria (Manzhouli) przez góry Wielkiego Chinganu do Harbinu. Jemu też Kierbedź powierzył zorganizowanie floty handlowej Kolei Wschodniochińskiej. Dlatego został on oddelegowany do Europy celem zawarcia z belgijską firmą kontraktu na budowę dla tej floty statków i barek nadających się do wykorzystania na rzece Sungari. Napisałem kiedyś, że jeżeli spojrzeć na fotografie prominentnych postaci z okresu budowy Kolei Wschodniochińskiej zamieszczone w sprawozdaniu z jej działalności z okazji jubileuszu 25-lecia<sup>19</sup>, to można odnieść wrażenie, że budowali ją w większości sami Polacy. Tak wielu Polaków zatrudnionych na kierowniczych stanowiskach zapisało się złotymi zgłoskami w historii budowy Kolei Wschodniochińskiej, że nie sposób ich wszystkich wymienić w tej krótkiej relacji. Wspomnę przynajmniej o tych najbardziej zasłużonych<sup>20</sup>.

Trasa planowanej Kolei Wschodniochińskiej została przez inż. Kierbedzia podzielona na trzy główne linie: zachodnią, wschodnią i południową. Wszystkie trzy zbiegały się na Równinie Mandżurskiej, gdzie w miejscu wytypowanym przez inż. Szydłowskiego, uważanego za założyciela miasta Harbinu, miała wkrótce powstać główna siedziba budowniczych kolei i przyszłych władz kolejowych. Każda z wymienionych trzech linii była dzielona na sektory (*uczastki*) mniej więcej po 300 km długości oraz mniejsze odcinki (*distancji*). Za całość projektu odpowiadał Kierbedź, za całość budowy inż. Aleksander Jugowicz i jego zastępcy – inż. Sergiusz Ignacjus i inż. Seweryn Wachowski, większość zaś z 21 sektorów została powierzona polskim inżynierom. I tak, budową 7 z 13 sektorów linii zachodniej i wschodniej (o wspólnej numeracji od 1 do 13) kierowali (urzędowo: „pełnili obowiązki naczelników budowy sektorów”): sektorem 1. (Manzhouli) – inż. Krutycki (w oryginale rosyjskim – Krutickij), sektorem 3. (Mianduhe) – inż. Chelchowski (w oryginale rosyjskim – Chilkowski), sektorem 5. (Chingan) – inż. Stefan Offenber, sektorem

<sup>19</sup> E. Nilus, *Istoriczeskiej obzor...*

<sup>20</sup> Obszerną listę Polaków zasłużonych dla kolei i dla miasta Harbinu zamieścił na podstawie artykułu w Tygodniku „Ojczyzna” (z 28 maja 1948 r. z okazji 50-lecia miasta Harbinu) M. Cabanowski w *Tajemnicach Mandżurii* (Warszawa 1993). Lista ta jest jednak bardzo niekompletna, szczególnie jeśli chodzi o budowniczych Kolei Wschodniochińskiej.

6. (Cicikar, Qiqihaer) – inż. Gierszow (w innych źródłach Gierszewski), zaś po jego śmierci od 1901 r. – inż. Antoniewicz, sektorami 7. i 8. (Harbin) – inż. Karol Weber (do końca 1900 r., potem zastąpił go książę Chilkow), sektorem 10. (Imianpo) – inż. Cywiński (do 1901 r., gdy został postrzelony przez *hambuzów* w powstaniu bokserów). Jego zastępcą był inż. Jan Oblomiewski, który później przejął kierownictwo nad sektorem. Zwierzchnikiem 11. sektora od 1901 r. był inż. Jan Kulikowski (lub Kuligowski). Polacy kierowali także budową 6 z 8 sektorów linii południowej, prowadzącej od Harbinu do rosyjskiej bazy wojskowej Port Artur, a mianowicie: sektorem 3. (Kuangchengzi) – inż. Jan Prosiński, sektorem 4. (Tielin) – inż. Mikołaj Kazi-Girej, sektorem 5. (Liaoyang) – inż. Adam Szydłowski, sektorami 6., 7. i 8. (Dalnij, Port Artur) – inż. Teofil Hirszman (w 1901 r. sektor 8. przejął od niego inż. Kiparisow)<sup>21</sup>. Inżynier Teofil Hirszman był nie tylko budowniczym aż 3 sektorów, ale też zastępcą naczelnika ds. budowy całej linii południowej, która wkrótce miała stać się ważną magistralą, łączącą w latach wojny rosyjsko-japońskiej rosyjski Daleki Wschód z obleganym przez Japończyków Port Arturem.

Do szczególnie zasłużonych polskich pionierów, budowniczych kolei, należał inż. Stefan Offenberga, który kierował budową bardzo trudnego sektora od gór Wielkiego Chinganu do rzeki Nonni (Neijiang), na terenach dzikich i prawie niezamieszkałych. Dzięki notatkom Offenberga wiemy, w jakich warunkach przyszło pracować tym pierwszym pionierom zagospodarowywania terenów pod budowę kolei. Planowano, że jego partia zostanie na wiosnę 1898 r. przewieziona statkiem z Harbinu rzekami Sungari i Nonni do Cycykaru. Jednakże z braku możliwości zdobycia drewna opałowego, po spaleniu w kotle okrętowym wszystkich mebli, łącznie z taboretami, jego ekipa była zmuszona wysiąść w nagim stepie i przez 8 dni posuwać się konno i pieszo wraz z całym sprzętem traktem pocztowym do Cycykaru.

Do uzupełnienia taboru w Cycykarze wyruszyłem wkrótce ze swoją partią do swego sektora, do Dżalantunu [Zhalantongu – E.K.], dokąd przybyłem nareszcie pomyślnie 11 lipca. Tabor nasz rozmieścił się na nocleg w szczerym polu, w dolinie rzeki Jal [Yalu – E.K.], obok obecnej stacji Turczycha.

Pierwszym naszym zadaniem było znalezienie tutaj śladów badań, przeprowadzonych w ubiegłym roku przez Hirszmiana i to nam się wkrótce udało. Następnie przystąpiliśmy do odtworzenia linii i do szczegółowych poszukiwań jej najbardziej dogodnego kierunku. Mnie został powierzony sektor długości 120 wiorst [150 km – E.K.], podzielony na cztery odcinki. Jego punktami końcowymi były obecne stacje Buhedu i Czyngischan. Ta ostatnia otrzymała swą nazwę od biegnącego obok niej znanego wału, którego budowa przypisywana jest Czyngischanowi.

Zabraliśmy się zgodnie do pracy i objechaliśmy z naczelnikami odcinków cały obszar sektora, dokonując niezbędnych pomiarów. Jednakże niebывалych rozmiarów powódź,

---

<sup>21</sup> E. Nilus, *Istoričeskiej obzor...*, s. 59. Niestety, autor pisał tę relację w latach 1922–1923 z okazji 25. jubileuszu kolei i część nazwisk została w niej zamieszczona bez imion, m.in. inż. Krutyckiego, Chelchowskiego i Cywińskiego. Niektóre z nich są tu podane za inż. Grochowskim.

jaka odwiedziła ten obszar tamtego roku, zniszczyła wszelkie ślady poprzednich robót, w związku z czym zaszła konieczność w ogóle przeniesienia całej linii na wyższy poziom, bezpieczniejszy w przypadku powodzi<sup>22</sup>.

Aby nie tracić cennego czasu, zanim nadejdą mrozy, Offenberg polecił zbudować tymczasowe „baraki” ze zwykłych chińskich plecionych mat (były to raczej szalasy, niezasługujące nawet na miano baraków). Każdy z naczelników odcinków otrzymał dla ochrony dwudziestoosobowy oddział uzbrojonych strażników z organizującej się Straży Ochrony Kolei (z przydzielonej Offenbergowi sotni, którą dowodził kapitan Smolannikow). Wkrótce jego ekipa miała okazję się przekonać o tym, jak potrzebna była ta ochrona. Z wielkimi trudnościami nawiązano łączność pocztową z najbliższą stacją pocztową w Rosji, w Nerczyńskim Zawodzie, odległym o 600 wiorst od Dżalantunu, skąd otrzymano ciepłe ubrania, herbatę i cukier.

Poczta – pisze Offenberg – przychodziła dwa razy w miesiącu, przy czym pełnienia obowiązków listonosza podjął się za dodatkową płacę pewien zabajkałski kozak. Tak rozpoczęło się nasze życie w tym surowym kraju. Dookoła szczerze pole; tygodnie i miesiące płynęły nadzwyczaj monotonnie. Jedyną naszą rozrywką po skończonym dniu pracy były śpiewane przez kozaków pieśni oraz charakterystyczne tańce wokół ogniska należących do naszej ochrony Osetyńczyków i Lezgińczyków (...)

Tymczasem zbliżała się zima, my zaś wciąż jeszcze mieszkaliśmy w barakach z plecionych mat; trzeba było usilnie zaopatrywać się w ciepłą odzież z Zabajkała. Nastąpiła kolej na roboty strzelnicze, do których koniecznie trzeba było przystąpić w czasie zimy. Umówiliśmy się z Gierszewem, że przygotowujemy wspólny tabor i wyślemy go pod dowództwem technika Siemianowskiego do Błagowieszczeńska po wszystkie niezbędne rzeczy. Z wielką niecierpliwością liczyliśmy kolejne dni do jego powrotu.

Wreszcie w lutym 1899 r. technik Siemianowski wrócił z żelazem, stalą, szkłem i innymi materiałami, oraz ze stu pudami prochu do robót strzelniczych. Sto pięćdziesiąt pudów dynamitu udało się sprowadzić dopiero w końcu tego roku morzem via Harbin, co umożliwiło rozpoczęcie budowy tunelu przez Chingan<sup>23</sup>.

Przed samym Nowym Rokiem 1900 przyjechał do pobliskiej stacji Fulaerdi główny inżynier budowy – Jugowicz i tam zostali wezwani także Offenberg z Gierszewem.

Przyjemną nowiną, której dowiedzieliśmy się od Jugowicza, była decyzja o masowym najmie robotników z wewnętrznych prowincji Chin. Bardzo brakowało nam rąk do pracy, szczególnie do mających się rozpocząć na dużą skalę prac ziemnych.

Tu, w Fulaerdi, spotkaliśmy nowy 1900 rok, który okazał się wkrótce tak dla nas niespokojnym. Ale podczas tego noworocznego spotkania nic nie zapowiadało udręk i byliśmy pełni energii i wiary w powodzenie naszych spraw. Został nawet urządzony zaimprovizowany bal, gdyż obecnych tam było kilka rosyjskich pań i orkiestra wojskowa.

---

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 73.

<sup>23</sup> *Ibidem*, s. 74.



Przy okazji warto wspomnieć, że na odcinkach budów zostały już zainstalowane telefony Ericsona i nierzadko słuchaliśmy w naszych ruderach muzyki wojskowej, rozbrzmiewającej w Fulaerdi<sup>24</sup>.

Inżynier Stefan Offenberg był związany z Koleją Wschodniochińską przez ponad ćwierć wieku. Zaledwie parę lat przed wymuszonym przekazaniem jej władzom sowieckim w 1924 r., awansował na zastępcę naczelnika kolei. Został zwolniony i aresztowany wraz ze swoim zwierzchnikiem naczelnikiem inż. Ostroumowem, w atmosferze skandalu, w dniu 3 października 1924 r., po przejęciu 50% udziałów kolei przez ZSRR. Harbińska prasa nazwała ten dzień w swoich nagłówkach „dniem przewrotu październikowego na Kolei Wschodniochińskiej”.

Kolonia polska w Harbinie zawdzięczała inż. Offenbergowi m.in. przyznanie pięknej parceli w nadrzecznej dzielnicy Harbinu – Przystani, pod budowę kościoła katolickiego św. Jozefata, w którym zostałem ochrzczony, a w 1950 r. brałem w nim ślub. Ten piękny drewniany kościół, którego budowa została ukończona w 1925 r., przetrwał do roku 1966, kiedy to legł w gruzach pod siekierami czerwonogwardzistów w trakcie rewolucji kulturalnej.

Kolejną ważną postacią wśród budowniczych kolei i pierwszych Polaków w Harbinie był inż. Karol Weber, ściągnięty do „Miasta Sungari” przez głównego inżyniera budowy kolei Jugowicza. Był on początkowo naczelnikiem wydziału zakupów materiałów leśnych, potem powierzono mu budowę odcinka kolei w pobliżu Harbinu. Weber przyczynił się do budowy w Harbinie gmachu Stowarzyszenia „Gospoda Polska”, którego powstanie w 1907 r. łączy się ściśle z nazwiskiem byłego dyrektora Kolei Ussuryjskiej, generała (w chwili obejmowania stanowiska jeszcze pułkownika) Dmitrija Horwata (w starszych publikacjach – Chorwata). Naczelnik kolei miał w Mandżurii władzę równorzędną władzy gubernatora kraju czy prowincji w Rosji. O jego władzy pisał Konstanty Symonolewicz, który jako młody sinolog, absolwent wyższej uczelni w Petersburgu, został w 1910 r. skierowany do pracy w poselstwie rosyjskim w Pekinie (po odzyskaniu niepodległości był konsulem polskim w Harbinie i w Cycykarze). Pozostawił on interesujące uwagi o stosunkach panujących na kolei i w ówczesnej Mandżurii pod rządami generała Horwata:

Naczelnik kolei był zarazem gubernatorem terenu, z pełnomocnictwami, jakich nie miał żaden gubernator w Rosji; ochrona była powierzona korpusowi wojsk regularnych, noszącemu nazwę Korpusu Straży Ochotniczej Okręgu Zaamurskiego. Oddziały rosyjskie zapuszczały się w głąb kraju, czasem pod pretekstem tępienia band hunhuzów, czasem bez żadnego pretekstu; oficerowie robili pomiary topograficzne miejscowości jak u siebie w domu. Na terenie funkcjonował rosyjski sąd okręgowy, rosyjska poczta, a w Harbinie działały instytucje samorządowe składające się z Rosjan i działające na podstawie praw rosyjskich.

---

<sup>24</sup> *Ibidem*, s. 76.

Władzę chińską na terenie reprezentował daoyin<sup>25</sup> okręgu Giryn-Bindzian, pełniący funkcję komisarza spraw zagranicznych, będący marionetką w rękach naczelnika kolei<sup>26</sup>.

Horwat zaś piastował to stanowisko nieprzerwanie przez pierwsze 20 lat jej istnienia. Z pochodzenia był Węgrem (Horvath) i pozostał w pamięci harbińczyków jako człowiek niezwykle kulturalny i prawy, życzliwy dla Polaków i innych społeczności w Harbinie. Zasłynął m.in. z tego, że gdy w 1919 r. na krótko stanął na czele Rządu Tymczasowego na Syberii, natychmiast zadeklarował akceptację niepodległości Polski wraz z portem Gdańskiem. Jego bezsporną zasługą było powstanie gmachu Stowarzyszenia „Gospoda Polska” i pierwszego murowanego kościoła katolickiego Św. Stanisława w Nowym Mieście, zbudowanych na przydzielonych przez niego terenach kolejowych.

Jako ciekawostkę ilustrującą niezwykle klimat współpracy i tolerancji panujący w Harbinie pod rządami Horwata można przytoczyć fakt, że projekt kościoła utrzymanego w stylu gotyckim (i domu parafialnego później zaadaptowanego na polskie gimnazjum) wykonał nieodpłatnie wspomniany wyżej budowniczy tielińskiego sektora linii południowej kolei, inż. Mikołaj Kazi-Girej, potomek sprzymierzonych z Polską krymskich chanów Gierejów, z wyznania podobno muzułmanin. Wcześniej był budowniczym jednego z odcinków kolei, później zastępcą naczelnika służby ruchu. W uroczystości poświęcenia kamienia węgielnego pod budowę kościoła jako gość honorowy uczestniczył wraz z małżonką sam generał Horwat – najwyższy przedstawiciel rosyjskiej administracji! Czegoś takiego nie można było oczekiwać w żadnym innym miejscu Imperium Rosyjskiego.

Mandżuria jest krajem kilku wielkich rzek, których szerokość wynosi od 500 m do kilometra. Na trasie budowanej kolei było ich siedem. Największą jest Sungari, która w okolicy Harbinu miała 960 m szerokości (dziś wskutek dokonanych regulacji zmniejszyła się jej głębokość, a w wielu miejscach także szerokość). Pozostałe to: Sungari I, Sungari II, Honghe, Nonni (Neijiang), Mudanjiang i Yiminhe. Trzeba było zbudować siedem wielkich mostów z zastosowaniem kesonów – specjalnie wzmacnianych elementów betonowych, będących w stanie wytrzymać zwiększone obciążenie wskutek szybkości jadącego pociągu i ciśnienia wody w czasie częstych powodzi. Na trasie Kolei Wschodniochińskiej wzniesiono aż 912 mostów o konstrukcjach stalowych i 250 mniejszych kamienno-betonowych mostów łukowych. Polacy przyczynili się w znaczącym stopniu do zaprojektowania i budowy mostów przez największe rzeki Mandżurii. Zresztą według niektórych autorów sam twórca Mostu Kierbedzia w Warszawie był także autorem projektu mostu kolejowego przez rzekę Sungari (wśród polskich mieszkańców Harbinu przyjęła się nawet potoczna nazwa – „Most Kierbedzia”) i nie tylko go zaprojektował, ale też uczestni-

<sup>25</sup> *Daoyin* – generał dowodzący garnizonem wojsk chińskich na tym obszarze.

<sup>26</sup> K. Symonowicz, *Miraże mandżurskie*, Warszawa 1932, s. 232.

czył w jego badaniu, m.in. montując go na podwodnych kesonach, dostarczonych do Mandżurii z Warszawy, z firmy K. Rudzkiego<sup>27</sup>.

Poza udziałem w projektowaniu i budowie mostu przez Sungari na obszarze przyszłego Harbinu obok inż. Stanisława Kierbedzia szczególna rola przypadła w Mandżurii inż. Aleksandrowi Łętowskiemu. Był on budowniczym trzech z siedmiu największych mostów kolejowych w Mandżurii – przez rzeki Sungari I, Sungari II i Nonni. Inżynier Paweł Starzeniecki-Lappa, weteran wśród budowniczych mostów przez wielkie rzeki syberyjskie, podczas rewolucji w Rosji wyemigrował do Mandżurii na paszport sowiecki i został zaproszony do pracy na kolei po jej przejściu pod wspólną administrację chińsko-sowiecką<sup>28</sup>.

Kolej należała wprawdzie do Rosji, ale przy jej budowie poza Rosjanami i Polakami pracowało wielu cudzoziemców, zarówno zamieszkałych na obszarze ówczesnego Imperium Rosyjskiego, jak i Europy Zachodniej. Budowę licznych na trasie kolei tuneli w Mandżurii, m.in. największego tunelu przez góry Wielkiego Chinganu, prowadziły ekipy włoskie, kierowane przez włoskich specjalistów Gibello-Sokko i Ferrari, ale ogólny nadzór nad ich budową z ramienia zarządu budowy kolei sprawowali Rosjanin inż. Boczarow i jego dwaj polscy zastępcy – inż. Jakub Skidelski i inż. Snarski. Niemcy, Austriacy, Anglicy oraz Belgowie dostarczali i montowali maszyny, a także urządzenia niezbędne dla funkcjonowania kolei i do wyposażenia Głównych Warsztatów Kolejowych w Harbinie. Między innymi wielkie obrabiarki do produkcji zestawów kołowych do parowozów i wagonów były produkowane w afiliowanych przy tej firmie zakładach mechanicznych w Sumach na Ukrainie (Société Anonyme des Ateliers de Constructions Mécaniques de Soumy), gdzie mój ojciec, Edward Kajdański, rozpoczynał pracę zawodową po ukończeniu studiów na politechnice w Rydze. Przypuszczam, że spotkanie mojego ojca z inż. Sewerynem Wachowskim w Belgii zaważyło na jego decyzji o wyjeździe do Harbinu w 1906 r. w charakterze przedstawiciela firmy belgijskiej, celem prowadzenia nadzoru nad montażem dostarczanych przez nią wielkich obrabiarek do zestawów kołowych.

Z samej Rosji napływali przedstawiciele narodów kaukaskich (Gruzini, Osetyńczycy, Ormianie), bałtyckich (Łotysze, Litwini, Estończycy, Niemcy bałtyccy), Żydzi, Grecy, Turcy i inni. Robotnicy rekrutowali się z miejscowych Mandżurów, Mongolów, Bargutów, sprowadzanych z prowincji Shandong Chińczyków oraz krajowców z rosyjskiego Zabajkala (Buriaci, Daurowie, Gilacy, Soloni). Obecność w powstającym Harbinie przedstawicieli tylu narodowości tworzyła specyficzny klimat przede wszystkim Harbinu, który stawał się swego rodzaju miastem międzynarodowym, a władze rosyjskie nie były w stanie zapobiec szerzeniu się idei

<sup>27</sup> A. Grochowski, *Ostatni Polak w Harbinie*, „Dziennik Polski”, 9.02.1987.

<sup>28</sup> W 1939 r. został pozbawiony obywatelstwa polskiego za to, że „jako inżynier budował przez 40 lat mosty w Rosji i w czasie swego tam pobytu całkowicie zrusyfikował się i przesiąkł kulturą rosyjską, ożeniony ze Szwedką, prawosławną, która językiem polskim nie włada zupełnie, sam on mówi słabo po polsku”. Archwum Akt Nowych, Zespół KG RP w Harbinie, 455.

wolnościowych i kosmopolitycznych. Twórcą pierwszego planu zabudowy „Miasta Sungari” – przyszłego Harbinu (sporządzonego zimą 1898/1899 r.) był inż. Konstanty Jokisz, w owym czasie naczelnik Wydziału Budownictwa Zarządu Kolei Wschodniochińskiej<sup>29</sup>. Projekt planu wysłano do Petersburga; zatwierdził go Zarząd Towarzystwa. O zabudowie Harbinu zdecydowały: wybrana wcześniej lokalizacja dworca kolejowego oraz możliwość przerzucenia mostu kolejowego w najważniejszym miejscu rzeki Sungari, pozbawionym piaszczystych wysp i bocznych odnóg. Na północ od dworca kolejowego planowano zbudować dzielnicę portową i handlową o nazwie Przystań, na południe zaś – Nowe Miasto, gdzie miały być zlokalizowane najważniejsze instytucje miasta z kompleksem Zarządu Kolei na czele. Polak Eugeniusz Daniel był pełnomocnikiem naczelnego inżyniera kolei i naczelnikiem Wydziału Wywłaszczeń i Operacji Leśnych, Walenty Wells, który przybył do Harbinu w roku 1897<sup>30</sup>, kierował budową domów dla przyszłych osiedli kolejowych w Starym Harbinie i w Nowym Mieście, inż. Sergiusz Imszeniecki był pierwszym naczelnikiem służby telegraficznej kolei. Około roku 1901 otwarto w mieście oddział Banku Rosyjsko-Chińskiego, którego dyrektorem został Polak Stanisław Gabriel. W lutym 1909 r. stanowisko burmistrza Harbinu objął Eugeniusz Berg i pełnił tę funkcję przez 3 lata do końca 1910 r. W następnej kadencji wiceburmistrzem Harbinu został Eugeniusz Dynowski, który pozostawał na tym stanowisku do końca 1916 r.

Długoletnim członkiem zarządu Kolei Wschodniochińskiej w Harbinie w latach 1903–1918 był inż. Jan Chodorowski. Od 1920 r. pełniącym obowiązki naczelnika Kolei Wschodniochińskiej po wyjeździe generała Horwata do Władywostoku był inż. Dmitrij Kozakiewicz<sup>31</sup>. O tym, że był z pochodzenia Polakiem i miał żonę Polkę, dowiedziałem się z korespondencji przysłanej mi z Opola przez jej krewnych w latach 80. Zastępcą naczelnika kolei ds. administracyjnych w zarządzie kolei był przez pewien czas generał Bronisław Grąbczewski, znany przede wszystkim jako podróżnik po Azji Środkowej i autor wspomnień z tych podróży<sup>32</sup>. Starszym radcą prawnym w zarządzie kolei w Harbinie był mecenas Hartung, naczelnikiem Wydziału Handlowego – inż. Wiktor Roman, jeden z inicjatorów planu wysyłania do Europy specjalnych „pociągów herbacianych” do przewozu chińskiej herbaty, transportowanej dotychczas okrężną drogą morską. Później inż. Roman został pierwszym prezesem Stowarzyszenia „Gospoda Polska” w Harbinie. Budowę gmachu Stowarzyszenia kolonia polska zawdzięczała w dużej mierze wspomnianemu

<sup>29</sup> Inżynier Grochowski pisze jego nazwisko Jotisz, ale poprawnie brzmi ono: Jokisz.

<sup>30</sup> U Grochowskiego: Wells lub Wels, w książce Mielichowa – Wels.

<sup>31</sup> Pełniącym obowiązki naczelnika kolei był w latach 1920–1921, po wyjeździe generała Horwata do Władywostoku, gdzie objął on funkcję szefa Rządu Tymczasowego.

<sup>32</sup> W języku polskim ukazały się jego prace: *Kaszgaria. Kraj i ludzie. Podróż po Azji Środkowej* (Warszawa 1924, 1958); *Przez Pamiry i Hindukusz do źródeł rzeki Indus* (Warszawa 1925); *W pustyniach Raskemu i Tybetu* (Warszawa 1925).

wyżej inż. Karolowi Weberowi, on też został jego prezesem po ustąpieniu inż. Romana. Naczelnikiem Wydziału Ruchu Kolei był w tych latach inż. Rembertowicz, naczelnikiem ruchu na linii południowej – inż. Przewalski. Stanowisko naczelnika Wydziału Technicznego Służby Drogowej zajmował inż. B. Dobrowolski, w latach późniejszych wydawca dziennika „Polski Kurier Wieczorny Dalekiego Wschodu” i redaktor dwutygodnika „Przegląd”. Naczelnikiem Głównych Warsztatów Kolejowych w Harbinie był inż. Stanisław Osiński. Na stanowiskach kontrolerów w zarządzie kolei w Harbinie pracowali Polacy: Edward Doberski i Edward Lewicki. Ten ostatni w roku 1946 został wybrany na prezesa Polskiego Komitetu Opiekuńczego w Harbinie. Od 1897 r. przebywał w Mandżurii inżynier górniczy Edward Anert, któremu kolej zawdzięczała odkrycie w Mandżurii pierwszych pokładów węgla kamiennego dla potrzeb własnych i nie tylko oraz wielu innych surowców mineralnych. Był autorem bardzo wysoko cenionej w Rosji i w Chinach pracy o zasobach tych surowców pt. *Poleźnyje iskopajemyje Siewiernoj Mandżurii*. Był, poza inż. Grochowskim, jednym z założycieli Towarzystwa Badania Mandżurii (Manchuria Research Society) i opiekunem zbiorów geologicznych Muzeum Badania Mandżurii, późniejszego Muzeum Prowincji Heilongjiang w Harbinie.

Polaków nie brakowało zarówno w zarządzie Kolei Wschodniochińskiej w Harbinie, jak i w zarządzie Towarzystwa Akcyjnego Kolei Wschodniochińskiej w Petersburgu. Stanowisko wiceprzewodniczącego zarządu towarzystwa w Petersburgu po ustąpieniu inż. Kierbedzia objął inż. Aleksander Wencel. W Radzie Nadzorczej Towarzystwa Akcyjnego pracowało wówczas jeszcze trzech Polaków: Rugiewicz, Imszenik-Kondratowicz (obydwaj zajmowali później wysokie stanowiska w Najwyższej Izbie Kontroli w Polsce) oraz Władysław Żadwojn, który był przewodniczącym Komitetu Rewizyjnego Kolei Wschodniochińskiej.

W pierwszych latach istnienia kolei Polacy zajmowali drugą po Rosjanach pod względem liczebności grupę narodowościową w Mandżurii, choć wszyscy oni, pochodząc z terenów zaboru rosyjskiego, byli „poddanymi rosyjskimi”. Złożyło się na to wiele okoliczności. Poza niemal ostentacyjnym zatrudnianiem rodaków na kierowniczych stanowiskach przy budowie kolei przez inż. Kierbedzia najliczniejszą grupę osiedlających się w Mandżurii stanowili żołnierze przymusowo wcieleni do wojska i zdemobilizowani po wojnie rosyjsko-japońskiej, którzy masowo pozostawali na tych terenach, wstępując do służby w Korpusie Ochrony Kolei. Zachętą były wysokie gaże oraz możliwość uzyskania ziemi i materiałów pod budowę własnych domów. Na drugim miejscu znaleźli się polscy fachowcy, głównie pracownicy z syberyjskich stacji Kolei Transsyberyjskiej, potomkowie zesłańców zwabieni wieściami o większej wolności panującej na terenie Mandżurii, niż miało to miejsce na Syberii.

W wydanej w 1904 r. w Petersburgu książce *Do Chin! Notatki z podróży artysty malarza* rosyjski podróżnik, artysta malarz N. Krawczenko pisał:

Główny kontyngent pracowników kolei to Polacy. Polacy konduktorzy, Polacy naczelnicy stacji, Polacy maszyniści. We wszystkich trudniejszych przypadkach można porozumieć się w języku polskim, co szybko doprowadza do obustronnej zgody przy każdym nieporozumieniu<sup>33</sup>.

Pierwszy bardziej szczegółowy opis Harbinu i Kolei Wschodniocińskiej opublikowany po polsku należy do wspomnianego wyżej Józefa Gieysztor. Gieysztor był przyrodnikiem i ekonomistą. Jego sprawozdanie w języku rosyjskim ukazało się w roku 1905 w Petersburgu pt. *Badania ekonomiczne obszarów Kolei Wschodnio-Cchińskiej*. Nie było to jego jedyne spotkanie z Dalekim Wschodem. W latach 1913–1916, również na polecenie Zarządu Kolei Wschodniocińskiej, dwukrotnie odbył podróż do Japonii, Korei i Chin z zadaniem zawarcia umów z kolejami tych krajów, dotyczących bezpośredniej komunikacji z Koleją Wschodniocińską i Koleją Syberyjską. W późniejszym okresie był profesorem Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie i Politechniki Warszawskiej. Gieysztor opisał Harbin i odcinając go od strony północnej od mongolskiego księstwa Północny Gorlos rzekę Sungari następująco:

Przed nami błyska rzeka – to Sungari, po mandżursku Biały Kwiat, nazwana tak dzięki mlecznemu kolorowi wody przesyconej wapnem. Przejeżdżamy długi most żelazny i oto jesteśmy w Charbinie, centrum administracyjnym dla kolei i tej części kraju, która uległa alienacji na rzecz kolei i politycznie została uznana na czas koncesji za pas eksterytorialny.

Charbin składa się z trzech samodzielnych części, z których każda posiada charakter zupełnie odmienny. Najstarszym chronologicznie jest Stary Charbin, osada powstała na miejscu byłej fabryki *chanszynu* (tj. wódki chińskiej), w której mieścił się zarząd budowy kolei z inż. Jugowiczem na czele. Budowle składają się przeważnie z lepierek chińskich, zwanych „fanzami”, mniej lub więcej przystosowanymi do potrzeb europejskich. (...) O cztery wiorsty od Starego Charbina znajduje się Charbin właściwy albo Nowy, miejsce pobytu obecnego rządu kolejowego i zamieszkania wszystkich urzędników. Ponieważ urzędnicy kolejowi otrzymują mieszkanie od zarządu, przeto wszystkie domy, z wyjątkiem nielicznych placów udostępnionych osobom prywatnym, zbudowano z funduszy kolejowych, posiadają więc charakter mniej więcej jednakowy: są to domy parterowe, o jednym lub dwóch mieszkaniach, budowane z cegły lub kamienia i kryte dachówką chińską z ornamentami w stylu chińskim. Domów takich wzniesiono już około osiemset, co jednak istotnej potrzeby nie zadowala.

W chwili mojego przyjazdu duża część tych domów nie była jeszcze wykończona, ogrodzenia mające oddzielić każde domostwo nie ustawione, chodniki nie ułożone, nawet większość ulic nie brukowana i nie oświetlona. (...)

Do Charbina Nowego przytyka wreszcie trzecia część – Charbin Przystań, położona nad rzeką Sungari. Jest to specjalnie handlowa część miasta, w której ześrodkowane są wszystkie sklepy, tak rosyjskie, jak i chińskie, targi, wreszcie zakłady rzemieślnicze i przemysłowe<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> N. Krawczenko, *W Kitaj! Putienyje nabroski chudożnika*, Sankt Pietierburg 1904. Cytuję za: G. Mielichow, *Mandżuria dalekaja i bliskaja*, Moskwa 1991, s. 76.

<sup>34</sup> J. Gieysztor, *Na dalekim Wschodzie...*, s. 449–555.



Straż Ochrony Kolei włączono w 1901 r. w skład Specjalnego Okręgu Zaamurskiego pod nazwą Korpusu Straży Przygranicznej. Rosyjscy wyżsi dowódcy, którzy z różnych względów nie darzyli sympatią tego korpusu, nadali mu ironiczną nazwę „Gwardii Matyldy” (od imienia żony ministra finansów Wittego, gdyż korpus bezpośrednio mu podlegał). Rozbudowano go w błyskawicznym tempie – wkrótce liczył on 25 tysięcy ludzi: piechoty, kawalerii i artylerii. Straż Ochrony Kolei, w odróżnieniu od regularnych wojsk rosyjskich, nie nosiła szlifów; na mundurach oficerskich zastępował je wizerunek żółtego smoka.

Wielu autorów polskich (a także niektórzy rosyjscy) zwracało uwagę na wysoki odsetek Polaków pełniących służbę w Korpusie Straży Przygranicznej i próbowało wyjaśnić przyczynę tego zjawiska.

Liczba Polaków w Mandżurii – pisał w 1928 r. inżynier Grochowski – wzrosła w znacznym stopniu od czasu, kiedy rząd rosyjski utworzył w pasie wyłączenia wzdłuż linii kolejowej oddzielne wojsko, tak zwany Korpus Straży Przygranicznej. Było to w roku 1901. Wówczas przybyło do Mandżurii mnóstwo oficerów Polaków, którzy z tych samych przyczyn co kolejarze czuli się znacznie lepiej na dalekiej obczyźnie aniżeli w stronach rodzinnych.

Co się zaś tyczy żołnierzy narodowości polskiej, to przybywali oni do Mandżurii setkami. Przyczyną tego był system rządowy rosyjski, panujący na ziemiach polskich, litewskich i białoruskich od czasu upadku powstania w roku 1863. Polscy rekruci dziesiątkami tysięcy byli wysyłani do najdalszych garnizonów azjatyckich posiadłości Rosji. W najbardziej oddalonych miejscowościach Turkiestanu, Syberii Zachodniej i Wschodniej, a nawet w Mandżurii, całe pulki i oddziały wojskowe zapelnione były Polakami. System ten trwał aż do wybuchu wojny światowej w 1914 roku. Owe sławne pulki „STRZELCÓW SYBERYJSKICH”, walecznością których Rosjanie chętnie chępnili się przed całym światem, miały w swoim składzie częstokroć 90 procent Polaków<sup>35</sup>.

Wysyłani do Korpusu Straży Przygranicznej rekruci z Królestwa Polskiego mogli po odbyciu czteroletniej służby wojskowej pozostać w Mandżurii i podjąć pracę na kolei. Podróżujący przez Syberię i Mandżurię w latach 1904–1905 Julian Tokarski zanotował:

Pod Harbinem, na jakiejś malej stacyjce, otoczyła nas garstka żołnierzy Polaków z Królestwa. Jest ich razem w kupie trzydziestu, trzymają się razem. Służą już cały rok, ale zostało jeszcze trzy lata. Mogą dosłużyć się znakomitych posad konduktorów kolei mandżurskiej, nawet telegrafistów, byleby pokochali tę ziemię, a zapomnieli o innej, tej, co ich zrodziła<sup>36</sup>.

Niestety, ten czteroletni okres obfitował w wydarzenia, które pokazały, jak trudna i niebezpieczna była służba w Korpusie Ochrony Kolei. Już wkrótce bowiem po-

<sup>35</sup> K. Grochowski, *Polacy...*, s. 16.

<sup>36</sup> J. Tokarski, *Przez Syberię, Mandżurię i Japonię do brzegów Oceanu Spokojnego*, Lwów 1911, s. 52.

wstanie przeciw „zamorskim diablom”, jakie wybuchło w Pekinie, rozprzestrzeniło się na Mandżurię i jego ostrze zostało skierowane przeciwko Kolei Wschodniochińskiej. Powstańcy nazywali siebie Stowarzyszeniem Pięści i Sprawiedliwości, ale w europejskich źródłach (także rosyjskich), wzniesiona przez nich rebelia była najczęściej nazywana powstaniem bokserów. Do powstańców przyłączały się również samorzutnie oddziały armii chińskiej, nawet wśród urzędników administracji mandżurskiej było wielu jego zwolenników, choć było ono skierowane także przeciwko polityce władz centralnych wobec cudzoziemców. Okazało się, że na obszarze prowincji mukdeńskiej (Mukden – stolica tej prowincji to dzisiejszy Shenyang), najbliższej Pekinowi, gdzie budowano linię południową, przeciw kolei i należącym do niej kopalniom rzucono regularne wojska chińskie.

Budowniczości kolei musieli wycofywać się ze swoich miejsc pracy do lepiej bronionego Harbinu. Zachowało się kilka polskich nazwisk związanych z tym dramatycznym odwrotem. Oddziałem Straży Granicznej eskortującej kolumnę wozów wycofującego się do Harbinu naczelnika budowy sektora tielińskiego Kolei Południowo-Mandżurskiej, inż. Kazi-Gireja dowodził kapitan (*sztabś-kepitan*) Rzewuski. Druga partia budowniczych wycofywała się do Mukdena pod dowództwem porucznika Walewskiego. Wszyscy uczestnicy tego odwrotu zginęli w walce z przeważającymi siłami powstańców. Kierownik budowy jednego z odcinków sektora w Tielinie inż. Bolesław Wierzchowski dostał się do niewoli. Powstańcy ucięli mu głowę i wystawili ją w klatce na widok publiczny. Ciało inżyniera nie odnaleziono, udało się jedynie odzyskać głowę, którą przewieziono do Rosji i uroczyście pochowano. Wysłane z Mandżurii wojska rosyjskie 2 października zdobyły Mukden, a jego komendantem mianowano Polaka pułkownika Dąbrowskiego<sup>37</sup>.

Inżynier Cywiński był pierwszą ofiarą *hunbuzów*, po cichu wspieranych przez niektórych chińskich generałów w Mandżurii. Oddział Cywińskiego, który podróżował wraz z żoną, został zaatakowany w pobliżu stacji kolejowej Maoershan, późniejszej znanej miejscowości lotniskowej<sup>38</sup>. Wprawdzie władze chińskie przeprosiły za incydent, rana zaś okazała się niegroźna dla życia, jednak wymusiła dłuższy pobyt w szpitalu i rekonwalescencję. Po otrzymaniu solidnego odszkodowania inż. Cywiński zrezygnował z dalszego kierowania pracami sektora.

Pierwsze niesprawdzone, lecz budzące obawy wiadomości o rozprzestrzenieniu się powstania bokserów na Południową Mandżurię dotarły do budowniczych linii wschodniej i zachodniej już wiosną 1900 r. W tym czasie tory na większości sektorów były już ułożone, a pociągi ze sprzętem i zaopatrzeniem mogły poruszać się między poszczególnymi sektorami. Uznano za priorytet jak najszybsze połączenie

---

<sup>37</sup> Niestety, w publikacji jubileuszowej większość imion uczestników odwrotu kolejarzy do Mukdena nie została wymieniona.

<sup>38</sup> Jako student spędziłem tam kilka dni wakacji w roku 1948 i poznałem siostrę mojej przyszłej żony.

ze sobą wszystkich sektorów i wiosną 1901 r. do stacji Dżalańtun, końcowej stacji sektora inż. Offenberga, przyjechał już pierwszy pociąg z Harbinu.

Jeszcze jesienią 1899 r. – pisze on w swojej relacji – na stację Dżalańtun przybył pod pretekstem manewrów oddział wojsk chińskich pod dowództwem generała Pao. Od razu nawiązaliśmy z nim przyjazne osobiste kontakty. Pao okazał się bardzo inteligentnym człowiekiem, sama jego powierzchowność, jego wielkie wyraziste oczy, wywoływały naszą ku niemu sympatię. (...)

Późną wiosną 1900 roku gen Pao znów przybył z swoim oddziałem do Dżalańtunu i tu po raz pierwszy usłyszeliśmy od niego, iż wśród ludności chińskiej i nawet wśród naszych robotników Chińczyków pojawili się jacyś agitatorzy, zamierzający przeszkodzić pokojowemu biegowi naszych prac.

28-go czerwca nieoczekiwanie pojawił się u mnie stacyjny telegrafista i przekazał porażającą nowinę, że z Hajlaru nadszedł telegram..., z którego wynikało, iż dowódca hajlarskiego oddziału wojsk chińskich, generał Fu zażądał, aby wszyscy Rosjanie w ciągu 24 godzin przerwali prace i wycofali się w granice Rosji, dodając, iż wszelki opór nie ma sensu, gdyż wszędzie na wzgórzach rozlokowana została artyleria konna<sup>39</sup>.

Zachowała się szczegółowa relacja inż. Offenberga z przebiegu wydarzeń na budowie linii zachodniej, która znalazła się później w Zarządzie Kolei Wschodnio-chińskiej w Harbinie. Kierowana przez niego grupa budowniczych otrzymała od głównego inżyniera rozkaz opuszczenia stacji Yalu, gdzie prowadzono wtedy prace i wycofania się na tereny rosyjskiego Zabajkala:

Po otrzymaniu telegramu od Jugowicza porzuciliśmy wszystko, zabierając ekwipunek i o godzinie dziewiątej wieczorem wyruszyliśmy z całym taborem. Było nas 700 osób; przodem szła w szyku bojowym jedyna ochraniająca nas 6-ta sotnia. Nasze wycofywanie się wywołało wielki niepokój i szemranie wśród Chińczyków – kontraktorów i robotników, z którymi musieliśmy w pośpiechu się rozliczyć za uprzejmy pośrednictwem generała Pao. Na szczęście, kilka dni wcześniej zdążyłem otrzymać z Harbina 1000 liangów srebra<sup>40</sup>. Wszyscy pracownicy porzucili na miejscu cały swój dobytek, biorąc jedynie najpotrzebniejsze rzeczy. Wraz z naszym oddziałem ruszyły także (pod pozorem ochrony) dwie chińskie rotty, jedna przed czołem, druga w ogniu oddziału. Dowódca 6-ej sotni, kapitan Smolannikow, rozkazał kozakom być w gotowości i zalać karabiny<sup>41</sup>.

General Pao, któremu Offenberga pokazał telegram od Jugowicza, przyznał, że z Pekinu dochodziły sprzeczne dyspozycje, zaś z miejscowego dowództwa wojskowego w Qiqihaerze faktycznie nadszedł rozkaz spowodowania zakończenia prac kolejowych i odesłania budowniczych z kraju. Na polecenie inż. Jugowicza budownicowie

<sup>39</sup> E. Nilus, *Istoričeskiej obzor...*, s. 210.

<sup>40</sup> Liang odpowiadał 50 kg.

<sup>41</sup> E. Nilus, *Istoričeskiej obzor...*, s. 212.

bliższych Harbinowi sektorów mieli wycofywać się do tego miasta, dalszych zaś – na terytorium Zabajkala.

Jak tylko czołówka naszego – pisze dalej Offenberg – zbliżyła się do dzisiejszej stacji Jal [Yalu – E.K.], natknęła się ona na kordon żołnierzy chińskich. Rozległa się salwa i straciliśmy czterech zabitych. Prawdę mówiąc, wybuchła panika, w wyniku której część załogi odcinka Siemianowskiego, w liczbie 25 osób, zdecydowała się oddzielić się od nas i ruszyć górkami i leśnymi ścieżkami w kierunku rosyjskiej granicy na Amurze. Moje prośby, abyśmy się nie rozdzielali, okazały się bezskuteczne. Później wyjaśniło się, iż wszyscy ci ludzie zginęli w drodze. Tymczasem strzelający do nas chińscy żołnierze, widocznie sami przestraszeni tym, co się wydarzyło, rozpieczęli na wszystkie strony i już bez przeszkód dotarliśmy traktem do Chinganu. Jak tylko tam przybyliśmy, ja, technik Siemianowski i kapitan Smolannikow osobiście wybraliśmy się na pertraktacje o przejście z pułkownikiem Fu [dowódcą chingańskiego garnizonu – E.K.], pozostawiając nasz tabor, liczący ponad 200 wozów w otwartym stepie<sup>42</sup>.

Pułkownik Fu najpierw kategorycznie zażądał, aby wszyscy, żołnierze i cywile, oddali broń, ale po całonocnych pertraktacjach wycofał się z tego i zezwolił na kontynuację marszu w kierunku Hajlaru. Przez kilka dni przedzierano się z bronią w rękę przez tereny opanowane przez powstańców ze świadomością, że w każdej chwili karawana, w której znajdowały się także kobiety, może być przez nich zaatakowana. Ostatecznie udało się przez Hajlar dotrzeć do Nerczyńska, rosyjskiego miasteczka w pobliżu granicy, znanego z tzw. traktatu nerczyńskiego – pierwszego rosyjsko-chińskiego traktatu podpisanego w roku 1689 i regulującego, choć nie najlepiej, sprawy granicy między oboma państwami. Cała kolumna, licząca 200 chińskich dwukółowych wozów, pokonała odległość 520 wiorst dzielących Yalu od Nerczyńska w ciągu 10 dni. Kapitan Smolannikow otrzymał rozkaz powrotu na Chingan z wysłanymi do Mandżurii wojskami rosyjskimi i zginął podczas walk o tunel chingański w okolicy stacji Czyngis-chan. Ironia losu sprawiła, że w walce o tunel zginął także generał Pao, który otrzymał rozkaz niedopuszczenia do jego zdobycia przez Rosjan.

W Harbinie sytuacja budowniczych kolei i ich rodzin również była nie do pozazdroszczenia. Rezydujący w Cycykarze dowódca wojsk chińskich w prowincji Heilongjiang generał Shou Shang kategorycznie zażądał od władz kolejowych oddania broni, obiecując wszystkim bezpieczny powrót do Chabarowska, choć próby ewakuacji „pociągami rzecznyymi” rzeką Sungari części pracowników, a przede wszystkim kobiet i dzieci, były mało skuteczne. Statki i ciągnięte przez nie barki były ostrzeliwane przez chińską artylerię, więc wśród pasażerów byli zabici i ranni. W tej sytuacji na rozkaz naczelnego inż. Jugowicza uzbrojono wszystkich mężczyzn w Harbinie, zwiększając w ten sposób liczbę obrońców miasta do 3300. Harbin udało się utrzymać do czasu przybycia posiłków z Chabarowska dzięki udanemu nocnemu atakowi na pozycje chińskiej artylerii i zdobyciu dwóch armat z zapa-

<sup>42</sup> *Ibidem.*

sem amunicji, co zmusiło wojska chińskie do rezygnacji z przygotowywanego ataku na dzielnicę położoną nad rzeką, zwaną Przystanią. Zabitych podczas chińskiego szturm na Harbin pracowników kolei i kozaków pochowano we wspólnym grobie na Przystani. Harbiński cmentarz (tzw. Stary Cmentarz, mieszczący się w centrum Nowego Miasta, naprzeciwko przyszłego kościoła św. Stanisława i Gimnazjum Polskiego im. H. Sienkiewicza) znajdował się w tym czasie za pozycjami wojsk chińskich. Dopiero kilka tygodni później prochy zabitych mieszkańców Harbinu zostały przeniesione na Stary Cmentarz, a na wspólnym grobie zbudowano kaplicę. Ulice zaś na Przystani, którymi przez wiele lat chodziłem do wspomnianego polskiego gimnazjum, nosiły później nazwy Kozackiej i Artyleryjskiej.

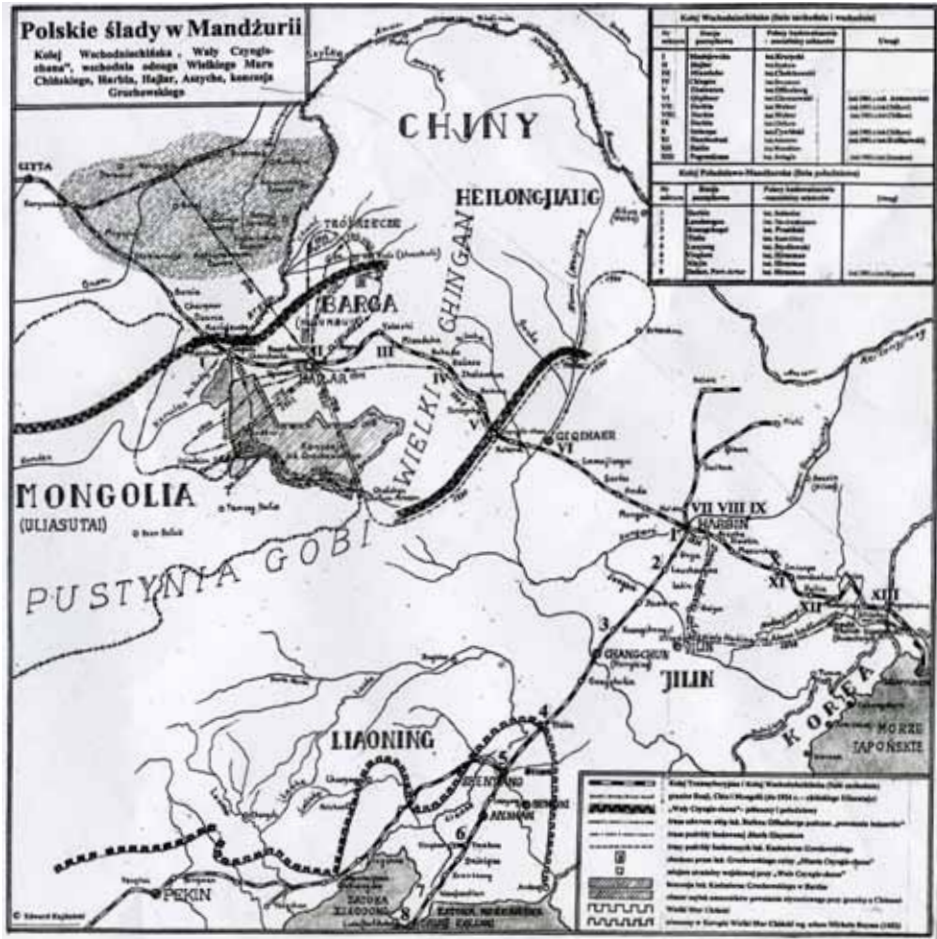
Paradoksalnie pierwszą ofiarą bokserów wśród urzędników Kolei Wschodniochińskiej był chiński prezes Zarządu Towarzystwa Kolei – Hsü Tsingcheng, którego powstańcy ze Stowarzyszenia Pięści Sprawiedliwości i Pokoju przepiłowali żywcem drewnianą piłą. Po objęciu w 1903 r. stanowiska naczelnika kolei generał Horwat polecił zbudować pamiątkowy obelisk ku czci Hsü na granicy między Nowym Miastem a chińską dzielnicą Harbinu – Fudziadzanem. Później łączącą te dzielnice szeroką aleję nazwano jego imieniem – Aleją Hsü (Prospekt Siuja).

Generał Shou Shang, który zapowiadał starcie Harbinu z powierzchni ziemi (to jego armia została w końcu rozbita przez wojska rosyjskie), nie czekał na wyrok zwycięzców. Zgodnie z obowiązującym od wieków, choć nie zawsze przestrzegany chińskim kodeksem honorowym dowódca tracący kontrolę nad armią musiał popełnić samobójstwo. Shou Shang popełnił je, polykając kawał złotego kruszcu, za co cesarz polecił przyznać rentę jego rodzinie, dzieci zaś przyjąć na posady urzędnicze. Z podległymi mu żołnierzami i powstańcami wojska carskie obeszły się bardzo okrutnie. Stawiających opór przywiązywano do słupów, po czym kozacy, pędząc w galopie, wykonywali egzekucje, ścinając im głowy szablami. Nie oszczędzano również sympatyzujących z powstańcami mieszkańców: w chińskiej literaturze historycznej roi się od opisów pastwienia się żołnierzy nad bezbronną ludnością w miejscowościach nadgranicznych po wejściu tam oddziałów rosyjskich. W polskich źródłach można także przeczytać o topieniu w Amurze mieszkańców wsi wraz ze starcami, kobietami i dziećmi<sup>43</sup>.

Powstanie bokserów przyniosło Kolei Wschodniochińskiej ogromne straty. Zniszczonych zostało około 1000 km torów kolejowych, spalono wiele stacji, te zaś, które ocalały, zostały ogolone ze wszystkiego, co przydawało się okolicznym mieszkańcom. Mimo tych strat, już w końcu 1901 r. wszystkie tory kolejowe zostały doprowadzone do porządku, wyremontowano zniszczone parowozy i wagony. Trzy lata później wybuchła wojna rosyjsko-japońska, która już od dłuższego czasu wisiała w powietrzu wskutek rywalizacji obydwu mocarstw w Chinach. Rosja ją wprawdzie przegrała, ale Kolej Wschodniochińska w tej ciężkiej próbie doskonale zdała egzamin.

<sup>43</sup> A. Jabłońska, K. Krąkowski, *Z dziejów Polonii harbińskiej*, „Przegląd Orientalistyczny” 1961, nr 23; M.M. Cabanowski, *Tajemnice Mandżurii. Polacy w Harbinie*, Warszawa 1993, s. 14.





Ryc. 1. E. Kajdański, Mapa Kolei Wschodniochińskiej

Kolej Wschodniochińska (linie zachodnia i wschodnia) – legenda do mapy

Nr sektora	Stacja początkowa	Polscy budowniczowie – naczelnicy sektorów	Uwagi
I	Maciejewska	inż. Krutycki	
II	Hajlar	inż. Ryżkow	
III	Mianduhe	inż. Chelchowski	
IV	Chingan	inż. Boczarow	
V	Zhalantun	inż. Offenbergs	
VI	Qiqihaer	inż. Gierszewski	(od 1901 r. inż. Antonowicz)
VII	Harbin	inż. Weber	(od 1901 r. inż. Chilkow)
VIII	Harbin	inż. Weber	(od 1901 r. inż. Chilkow)
IX	Harbin	inż. Chilkow	



Nr sektora	Stacja początkowa	Polscy budowniczowie – naczelnicy sektorów	Uwagi
X	Imianpo	inż. Cywiński	(od 1901 r. inż. Chilkow)
XI	Handaohezi	inż. Amosow	(od 1901 r. inż. Kulikowski)
XII	Hailin	inż. Worobiov	
XIII	Pograniczna	inż. Swiagin	(od 1901 r. inż. Drozdow)

Kolej Południowomandżurska (linia południowa) – legenda do mapy

Nr sektora	Stacja początkowa	Polscy budowniczowie – naczelnicy sektorów	Uwagi
1	Harbin	inż. Subboticz	
2	Laoshaogou	inż. Ter-Awakumow	
3	Kuangchegzi	inż. Prosiński	
4	Tielin	inż. Kazi-Girej	
5	Laoyang	inż. Szydłowski	
6	Yingkou	inż. Hirszman	
7	Xinjin	inż. Hirszman	
8	Dalian, Port-Artur	inż. Hirszman	(od 1901 r. inż. Kiparisow)

Źródło: Pierwodruk mapy: E. Kajdański, *Wspomnienia z mojej Atlantydy*, Kraków 2013.

## SUMMARY

### THE PARTICIPATION OF POLES IN THE CONSTRUCTION AND ORGANIZATION OF THE CHINESE EASTERN RAILWAY. REMINISCENCE OF STEFAN OFFENBERG

In the end of the 19<sup>th</sup> century political situation in the Far East was tense and uncertain. China being afraid of the repeated Japanese aggression signed the agreement with Russia allowing to establish a Russian military naval base at Port Arthur (close to today's Dalian) and agreed for the construction of Chinese Eastern Railway through the territory of Manchuria. This railway was dedicated to connect the Transsiberian Railway with Vladivostok, the Russian port on the coast of the Pacific Ocean. At the early stage of the history of the Chinese Eastern Railway many Polish engineers held important positions in the railway construction administration with Stanisław Kierbedz as its vice-chairman and manager. Adam Szydłowski, who was the founder of Harbin, held the main position in the railway administration. Among the management of the 21 sections of the railway the majority were Polish engineers, former constructors of Transsiberian Railway.

The author cites some fragments of the reminiscences of one of these engineers – Stefan Offenberga, who was in Manchuria at the time of Boxer Uprising. These reminiscences were included into a very rare album, published in Harbin in 1923 on the 25<sup>th</sup> anniversary of the Chinese Eastern Railway (on the eve of its factual overtaking by the Soviet authorities).